RESEARCH HIGHLIGHTS

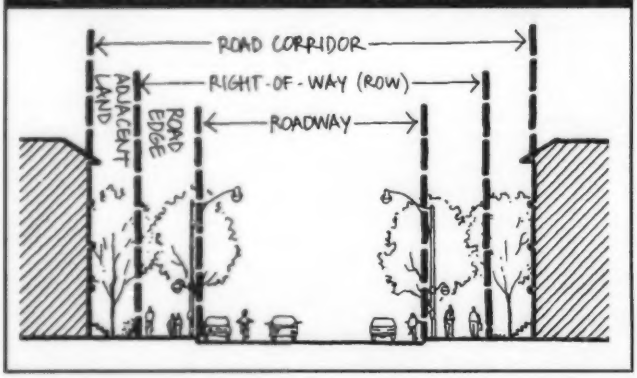
February 2001 Socio-economic Series Issue 52

REGIONAL ROAD CORRIDOR DESIGN GUIDELINES

Introduction

This document[1] addresses the function and design of regional arterial roads and adjacent lands in the urban areas and villages of the former Region of Ottawa-Carleton (now the City of Ottawa). It provides design guidelines that integrate traditional objectives like safety and efficiency of vehicular movement with safe, pleasant and convenient movement of pedestrians, cyclists, and transit users. The document crosses traditional boundaries between land use and transportation planning by including the road right-of-way (ROW) and its interface with adjacent land uses, right up to building facades (figure 1). While the guidelines were developed specifically by the former Region of Ottawa-Carleton, they could also apply to similar municipalities across Canada.

Figure 1: Road corridor components



Why Guidelines for Regional Road Corridors are required

Regional roads are the major travel routes that handle the highest volume of traffic and diversity of traffic modes. They also demonstrate a full range of urban and suburban conditions. However, regional roads can no longer be regarded mainly as conduits for moving vehicles and goods as efficiently and safely as possible. Greater consideration should be given to all travel modes (figure 2). Road designers and planners must consider the role of the entire road corridor as a public space and the role of roads in shaping the character, function and liveability of adjacent land uses and communities.

Figure 2: Road corridors can be safe for pedestrians, cyclists and vehicles

The Vision

The design guidelines are based on a set of "First Principles". To create desirable public space, regional roads should:

- be safe, comfortable, barrier-free, pleasing to the eye, frequented by many users, and a source of public pride;
- encourage social interaction and be universally accessible to people of all walks of life and physical abilities;
- be safe and friendly for pedestrians, cyclists and adjacent residents and businesses;
- stress convenience, accessibility, signage, lighting, integration with adjacent land uses, ease of travel across and along the corridor, and landscape greenery;

CMHC SCHL

HOME TO CANADIANS

Canada

- emphasize a human scale;
- have an appropriate spacing of blocks and intersections;
- provide controlled vehicle access, high physical and visual connectivity between land uses, and adequate visual exposure for adjacent businesses and users who need it.

Regional roads should be designed for safe and efficient movement of a high volume of people and goods through different travel modes. Walking, cycling, and public transit should have priority over private vehicles. Measures to reduce speed may be appropriate as long as this does not displace traffic to non-arterial roads. Design should provide for sidewalks on both sides of the road and on-road commuter cycling. Buses should be given priority over other motor vehicles. Design should facilitate movement of large and heavy vehicles, mitigate environmental effects, and minimize maintenance costs for both roads and vehicles.

Efficient maintenance and operation of municipal services and utilities is an important design objective. Road design should provide for the necessary horizontal and vertical space and efficient maintenance of water and sewer pipes, power lines, trees, and other infrastructure.

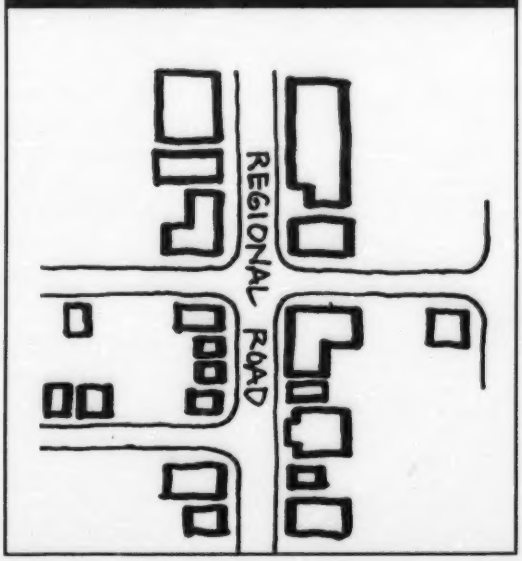
Design Guidelines for Corridor Components

The guidelines touch on five distinct components of regional roads:

Adjacent Lands

Neighborhood design components such as street pattern, intersection spacing, pedestrian linkage, building height and setback, and land use density and mix greatly influence the character and spatial function of regional roads. Pedestrian and transit-friendly corridors emphasize accessibility, connectivity, and continuity along and across the corridor. Adjacent lands should emphasize land use integration through consistent landscapes, lighting, and building design and orientation. Preservation of historic features will maintain diversity and make the experience more pleasant for users. Smaller buildings located close to the street will create a more defined corridor than large format buildings set farther back. (figure 3)

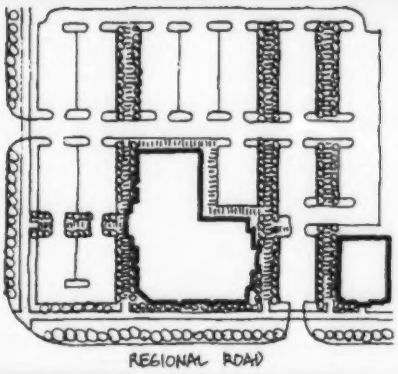
Figure 3: Buildings located close to the road help create continuity and spatial definition



Road Edge

Parking areas should be located to the side or rear of buildings (figure 4), screened from abutting roads with trees and vegetation (figure 5), and provided with good lighting, accessibility, clear views, and sidewalks for pedestrians. Shared parking areas reduce space requirements. Adjacent buildings and parking areas should be connected with direct vehicle lanes and sidewalks. Loading and service entrances should not be visible from the road. Integrated landscape treatments between private lands and the road corridor are recommended. Commercial signs should be in scale with adjacent buildings and land uses. Temporary signs should be controlled to reduce clutter and keep sight lines open. Wall-mounted projecting signs in pedestrian oriented areas are encouraged.

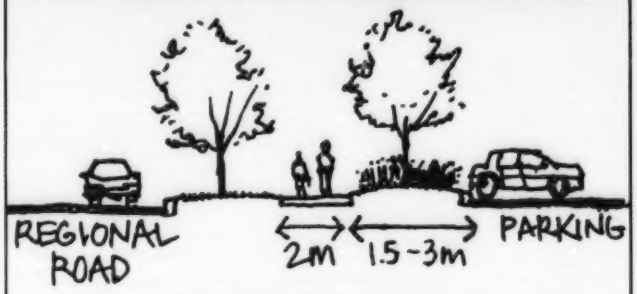
Figure 4: Parking is located at the side or rear of buildings



The road edge, or land between the curb and the limit of the right-of-way, should have a sense of pedestrian scale, enclosure, and high level of amenity. It should be as wide as possible to accommodate pedestrians, street furniture, trees, lights, benches, etc. Sidewalks should be located on both sides of regional roads with a minimum width of 2 m, and at least 3 m in high use areas. Native species that are resistant to insects, diseases, salt and other harsh conditions are recommended for road edge landscapes. Deciduous trees provide better summer shade and sunlight penetration in winter.

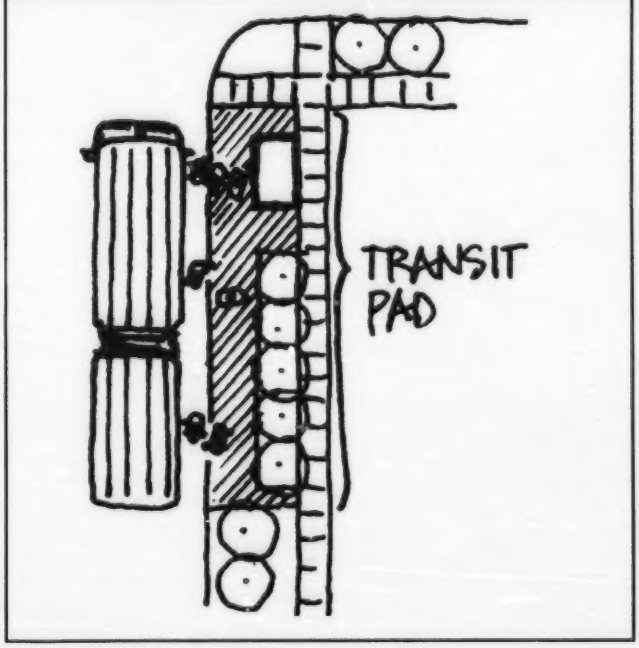
102-00444/

Figure 5: A landscape buffer can separate parking from the pedestrian zone



Transit stops, shelters, and benches maximize comfort and convenience for transit passengers and create active public spaces (figure 6). Design should incorporate standards for barrier-free use for wheelchair users and other physically and visually challenged persons. Transit stops should be located as close to intersections as possible and designed to provide waiting passengers with maximum visibility. Street furniture (e.g. benches, waste receptacles, lamp posts, mailboxes) should be harmonized with the landscape and clustered between the curb and the sidewalk. Public signs should blend aesthetically with the streetscape and not obstruct important sight lines.

Figure 6: Transit stops have a 1.5-2.0 m wide loading pad adjacent to the curb and are as long as the vehicles they serve



Roadway

The roadway portion of the right-of-way should balance the needs of all users. Where required, provision should be made for dedicated on-road cycling lanes or wider shared curb lanes (figure 7). Buses should have equal or

Figure 7: Configure cycling lanes according to the corridor function

greater priority than other vehicles. Dedicated bus lanes may be warranted along high traffic routes. In order to minimize crosswalk widths and to allow maximum right-of-way to the road edge, the number and width of traffic lanes should not exceed the traffic demands. On-road parallel parking creates valuable parking space, increases accessibility to adjacent land uses, calms traffic, and separates pedestrians from traffic lanes. Curb extensions or bump-outs (figure 8) help to define the limits of on-road parking and reduce the widths of crosswalks. Center medians on wider roads control traffic turning, reduce risk of collisions, provide pedestrian refuge at wide crossings, and delineate special districts or neighborhoods.

Figure 8: Curb extensions or 'bump-outs' define lengths of on-road parking

Intersections, Driveways and Pedestrian Crossings

To improve pedestrian security, reduce crossing distances, and create space for landscaping, avoid dedicated right-turn deceleration lanes and double left-turns at road intersections. Smaller curb radii help to reduce vehicle speeds and crosswalk distances. Intersection crosswalks should be clearly delineated with a different surface material than the sidewalk to signal the approaching safety risk to pedestrians. In instances where traffic calming is being pursued, the crossing surface should differ from both the sidewalk and the road (figure 9). Provide surface transitions that are as gentle and barrier free as possible.

Figure 9: Special paving can delineate the pedestrian crossing

Linear Services and Road Operations

Regional roads host a range of municipal services and utilities such as water and sewer pipes storm sewers, gas lines, and hydro lines. Where practical, services and utilities should be buried to minimize visual impact. Maximized shared use of utility trenches and poses will minimize right-of-way and infrastructure requirements.

Roadside lighting facilitates night-time safety and comfort. Shorter, separate lights add to the area's visual character and pedestrian appeal. Encourage merchants to light up their windows at night to contribute to sidewalk illumination. Careful transition of lighting intensity nearing intersections helps motorists adapt to changing light conditions. Effective design of catch basins, grading and curbs provides good drainage conditions for rain and meltwater run-off. Creating safe and comfortable winter conditions requires attention to the design and locations of landscape strip widths, medians, trees, sidewalks, and street furniture. Sufficient space is required for snow storage and removal. In high pedestrian zones, sidewalks and pedestrian crossings should have equal priority to traffic lanes for being kept clear of snow.

Demonstration Plans and Sections

Regional roads vary tremendously in their function, width and land use context. The full document illustrates six typical road corridor types and provides various options for each one of them. The guidelines recognize the need for flexibility and for mixing and matching component designs that best achieve the desired vision for the road corridor. Figures 10 and 11 illustrate one option for two of the six typical road corridor types.

Figure 10: Urban Core: 20 m corridor

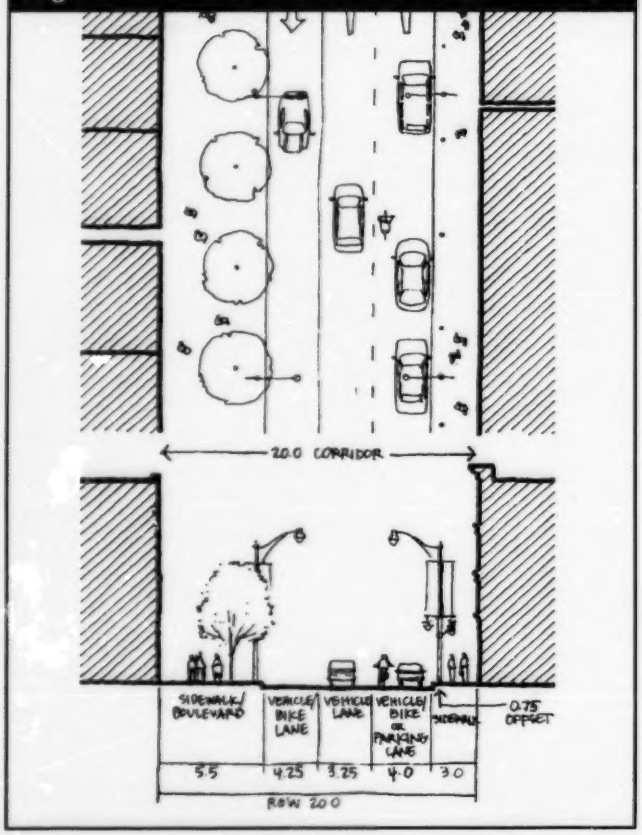
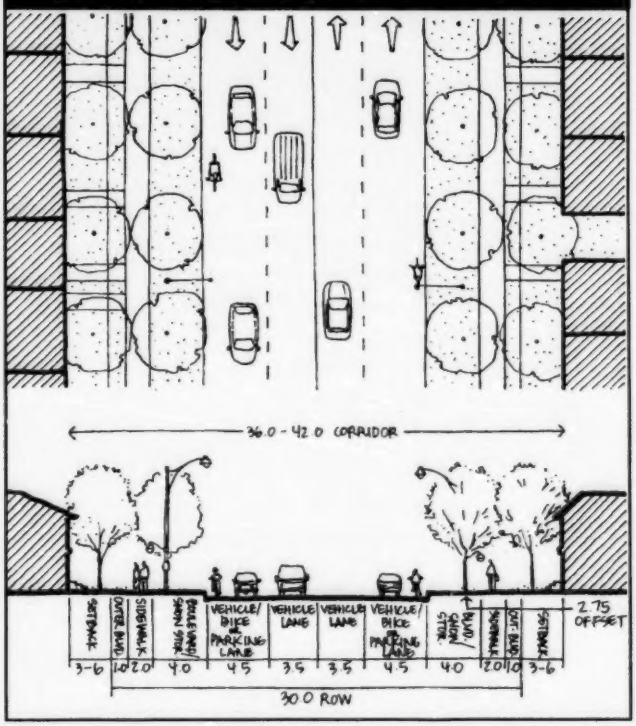


Figure 11: Suburban Residential: 36-42 m corridor



Implementation Tools

Street networks represent one of the most promising opportunities to create a pleasing urban character and improve community livability and quality of life. The first step in implementing road design is to undergo a visioning process that involves stakeholders, examines existing and potential future conditions, and seeks wide public input. A clearly articulated vision expresses community values, builds buy-in from stakeholders, and guides decisions over time. The onus for regional road planning and design rests primarily with the public sector, which is responsible for balancing the functional and aesthetic requirements of the community and establishing policy and regulations that ensure complementary development of adjacent lands. The role of the private sector is to ensure that the form and quality of adjacent private development fits the desired image of the urban corridor.

Municipalities have legislative authority through Official Plans for the general guidance for long-term community development. The study recommended that in Ottawa-Carleton, the Official Plan should be used to formalize the municipality's goals and objectives for road corridor design. Design guidelines for road corridors should be specified in Secondary Plans. Zoning by-laws can be used for specifying land use distribution and detailed regulations. They should be used to spatially define regional road corridors by establishing permitted land uses and development standards for lot sizes and frontages, building setbacks, densities, heights, orientation to the street, and landscaping. Other planning tools that can be used to control design include:

- Draft Plans of Subdivision;
- Site Plan Control;
- sign by-laws;
- environmental assessment; and
- regional regulatory codes.

Conclusion

The best regional road corridors function simultaneously as a public space, access provider, multi-modal route, and service and utility corridor. Road corridor design must address multi-modal user needs, the land use context, and available corridor width. The different corridor elements can be assembled to form complete road cross-sections and plans that best achieve the desired road character and width. Combined with strong policy and a commitment to high quality design, they can be a powerful tool to make diverse regional roads the best public spaces *possible*.

Endnotes

1 This Research Highlight summarizes the full document (#19-68) that is available from the City of Ottawa; call 580-2400 or visit their Website at http://city.ottawa.on.ca/city_services/planningzoning/road/road_en.shtml. The former Region of Ottawa-Carleton (now the City of Ottawa) completed this study in collaboration with CMHC and Go for Green. CMHC co-sponsored the study to share the results with other municipalities.

The former Region of Ottawa-Carleton (now the City of Ottawa) completed this study in collaboration with CMHC and Go for Green.

CMHC Contact: Susan Fisher

Research Consultant: Delcan Corporation and The Planning Partnership

Housing Research at CMHC

Under Part IX of the *National Housing Act*, the Government of Canada provides funds to CMHC to conduct research into the social, economic and technical aspects of housing and related fields, and to undertake the publishing and distribution of the results of this research.

This fact sheet is one of a series intended to inform you of the nature and scope of CMHC's research.

The **Research Highlights** fact sheet is one of a wide variety of housing-related publications produced by CMHC.

For a complete list of **Research Highlights**, or for more information on CMHC housing research and information, please contact:

The Canadian Housing Information Centre
Canada Mortgage and Housing Corporation
700 Montreal Road
Ottawa, ON K1A 0P7

Telephone: 1 800 668-2642
FAX: 1 800 245-9274

OUR WEB SITE ADDRESS: www.cmhc-schl.gc.ca

Although this information product reflects housing experts' current knowledge, it is provided for general information purposes only. Any reliance or action taken based on the information, materials and techniques described are the responsibility of the user. Readers are advised to consult appropriate professional resources to determine what is safe and suitable in their particular case. CMHC assumes no responsibility for any consequence arising from use of the information, materials and techniques described.

LE POINT EN RECHERCHE

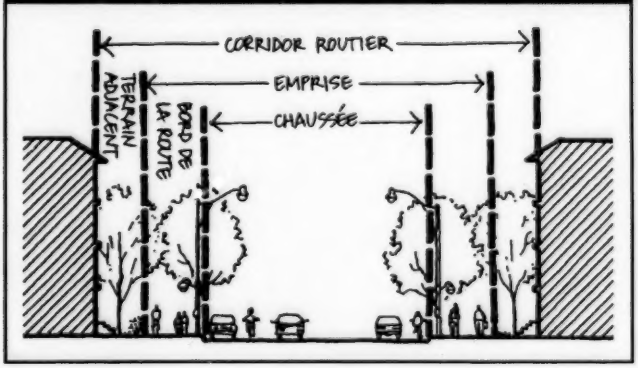
Février 2001 Série socio-économique Numéro 52

LIGNES DIRECTRICES EN MATIÈRE DE CONCEPTION DES CORRIDORS DE ROUTES RÉGIONALES

Introduction

Ce document[1] traite de la fonction et de la configuration des grandes artères régionales et des terrains adjacents dans les zones urbaines et villages de l'ancienne Région d'Ottawa-Carleton (maintenant la Ville d'Ottawa). Il présente des directives de conception qui allie les objectifs traditionnels comme la sécurité et l'efficacité des mouvements de circulation à d'autres aspects comme le déplacement aisé, sécuritaire et efficace des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun. Ce document, en agençant l'emprise routière et ses dépendances à l'aménagement des terrains adjacents jusqu'aux façades des immeubles (figure 1), va au-delà des principes courants selon lesquels l'aménagement du territoire et la planification du transport sont des éléments dissociés. Bien que ces lignes directrices aient été élaborées par l'ancienne Région d'Ottawa-Carleton, elles peuvent néanmoins convenir à d'autres municipalités semblables partout au Canada.

Figure 1 : Éléments de corridor routier



Pourquoi est-il nécessaire d'établir des lignes directrices à l'égard des corridors routiers régionaux?

Les routes régionales sont les voies routières qui assument la plus grande partie du débit routier et sur lesquelles circulent la plus grande diversité de moyens de transport. En outre, elles sont soumises à un large éventail de conditions urbaines et suburbaines. Or, on ne peut plus considérer les routes régionales uniquement comme des corridors permettant la circulation efficace et sécuritaire des véhicules et des marchandises. Une attention particulière doit être accordée à tous les moyens de transport (figure 2). Les concepteurs de routes et les aménagistes doivent tenir compte du rôle joué par le corridor routier en tant qu'espace public et de ses répercussions sur la nature, sur la fonction et sur la viabilité des collectivités et des terrains adjacents.

Figure 2 : Les corridors routiers peuvent être sécuritaires pour les piétons, les cyclistes et les véhicules

SCHL CMHC

AU COEUR DE L'HABITATION

Canada

La vision

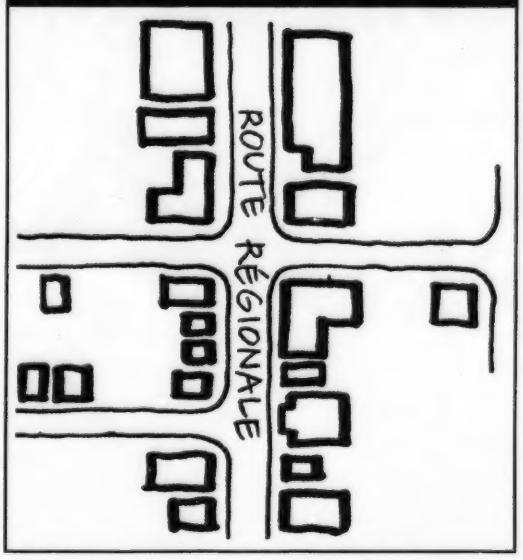
Les directives de conception se fondent sur un ensemble de principes directeurs. Pour créer un espace public adéquat, le routes régionales doivent:

- être sûres, pratiques, sans obstacles, agréables à l'œil, fréquentées par un grand nombre d'usagers et faire la fierté de la collectivité.
- encourager l'interaction sociale et permettre l'accès aux personnes de divers horizons ou d'états physiques;
- être sûres et conviviales pour les piétons, les cyclistes ainsi que pour les résidents et les commerces attenants;
- accorder une importance particulière à la commodité, à l'accessibilité, à la signalisation, à l'éclairage, à l'intégration des terrains adjacents et de leur usage, à la facilité de circulation le long du réseau routier et à l'aménagement paysager;
- accorder une importance particulière à l'échelle humaine;
- prévoir une marge suffisante entre les îlots et les intersections;
- assurer l'accès contrôlé des véhicules, la connectivité physique et visuelle entre les terrains et l'exposition visuelle suffisante des commerces adjacents ou d'autres usagers qui en ont besoin.

Les routes régionales doivent être conçues pour assumer le déplacement sûr et efficace d'un débit élevé de personnes et de marchandises utilisant divers moyens de transport. La marche, la bicyclette et le transport communautaire doivent être favorisés aux dépens des véhicules privés. Des mesures pour réduire la vitesse pourraient être profitables, à condition de ne pas occasionner le déplacement de la circulation vers les routes auxiliaires. L'aménagement routier devrait prévoir des trottoirs de part et d'autre de la route, ainsi qu'une voie réservée aux cyclistes se rendant au travail. Les autobus doivent avoir priorité sur les autres véhicules. La configuration devrait faciliter la circulation des véhicules lourds, atténuer les répercussions sur l'environnement et réduire les coûts d'entretien des routes et des véhicules.

L'entretien et l'exploitation efficaces des services publics sont des objectifs importants de l'aménagement routier. La configuration des routes devrait offrir un espace horizontal et vertical suffisant et permettre l'entretien efficace des conduites d'eau et d'égout, des lignes électriques, des arbres et des autres infrastructures.

Figure 3 : Les bâtiments érigés près des rues donnent une impression de continuité et créent un corridor mieux défini



Lignes directrices en matière d'aménagement des éléments du corridor

Les lignes directrices portent sur cinq éléments distincts des routes régionales.

Les terrains adjacents

Les éléments relatifs à l'aménagement du quartier tels la configuration des rues, l'espacement des intersections, les liaisons piétonnières, la hauteur et la marge de recul des immeubles ainsi que l'usage et la densité des terrains ont une forte influence sur la nature et la fonction spatiale des routes régionales. Les voies réservées aux piétons et au transport en commun améliorent l'accessibilité, la connectivité et la continuité le long des voies parallèles et perpendiculaires du corridor. Il faut favoriser l'intégration des terrains adjacents au moyen d'aménagements paysagers bien conçus, y compris l'éclairage, le modèle et l'orientation des immeubles. La conservation des éléments historiques aidera à maintenir la diversité et à rendre le coup d'œil plus agréable aux usagers. Les immeubles de faible hauteur érigés près des rues permettent de créer un corridor mieux défini que les immeubles de taille imposante à plus forte marge de recul. (figure 3)

Les abords de la route

Les terrains de stationnement doivent être situés sur le côté ou derrière les immeubles (figure 4), cachés des routes limitrophes par des arbres et de la végétation (figure 5) et pourvus d'un éclairage, d'un accès, d'un dégagement et de trottoirs adéquats. Les terrains de stationnement partagés réduisent les besoins en matière d'espace. Les immeubles et les terrains de stationnement adjacents doivent être reliés par des voies carrossables et des trottoirs directs. Les entrées de service et de chargement ne doivent pas être visibles à partir de la route. Les enseignes commerciales doivent être à l'échelle par rapport aux immeubles et à l'aménagement des terrains adjacents. Les panneaux temporaires doivent être utilisés avec modération, afin de réduire l'encombrement et dégager la ligne de vue. L'utilisation d'enseignes en saillie devrait être encouragée dans les secteurs fréquentés par les piétons.

Figure 4 : Le stationnement est situé sur le côté ou à l'arrière des édifices

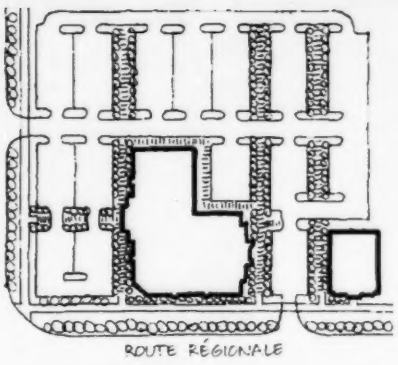
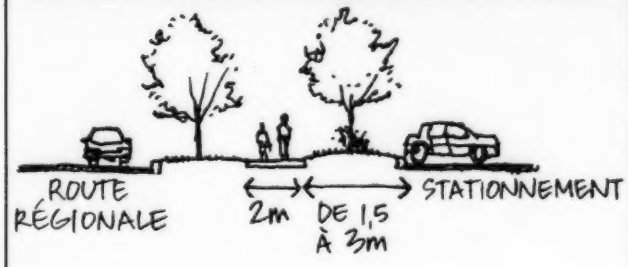


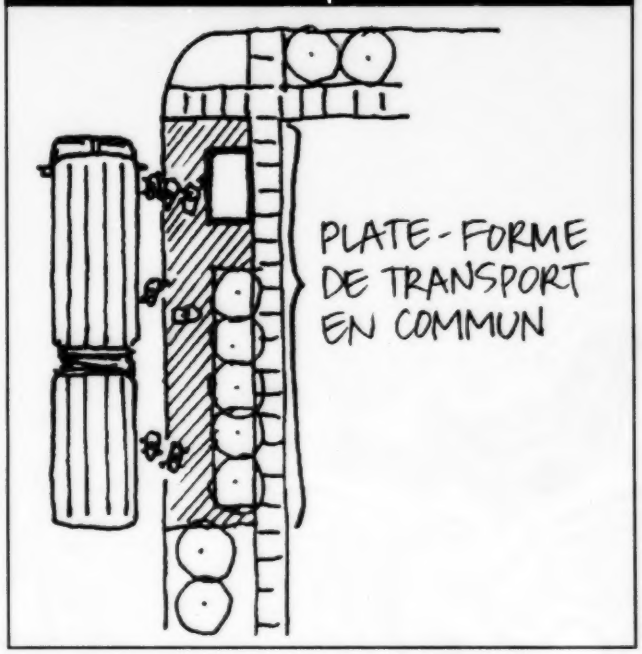
Figure 5 : On peut aménager une zone verte pour séparer le terrain de stationnement des voies piétonnières.



Les abords de la route (le terrain entre la bordure et l'emprise) doivent être conçus à l'échelle des piétons, créer une impression d'enceinte et offrir de nombreuses commodités. Ils doivent être le plus large possible pour faciliter la circulation des piétons et l'ajout du mobilier urbain, des arbres, des lampadaires, des bancs publics, etc. Les trottoirs doivent être aménagés de part et d'autre des routes régionales et être d'une largeur minimale de 2 m et d'au moins 3 m dans les secteurs très fréquentés. L'aménagement paysager des abords de la route devrait favoriser les espèces indigènes résistantes aux insectes, aux maladies, au sel et à d'autres conditions difficiles. Les arbres feuillus offrent de l'ombrage durant l'été et nuisent moins au passage des rayons solaires durant l'hiver.

Les arrêts, les abris et les bancs d'autobus sont commodes et favorisent le confort des usagers des transports publics et créent des espaces publics actifs (figure 6). L'aménagement devrait prévoir des normes visant l'élimination des obstacles pour les usagers en fauteuils roulants et pour d'autres personnes ayant des déficiences physiques ou visuelles. Les arrêts d'autobus doivent être situés le plus près possible

Figure 6 : Aux arrêts d'autobus, la plate-forme d'embarquement a une largeur de 1,5 à 2 m et une longueur établie en fonction des véhicules qui s'y arrêtent.

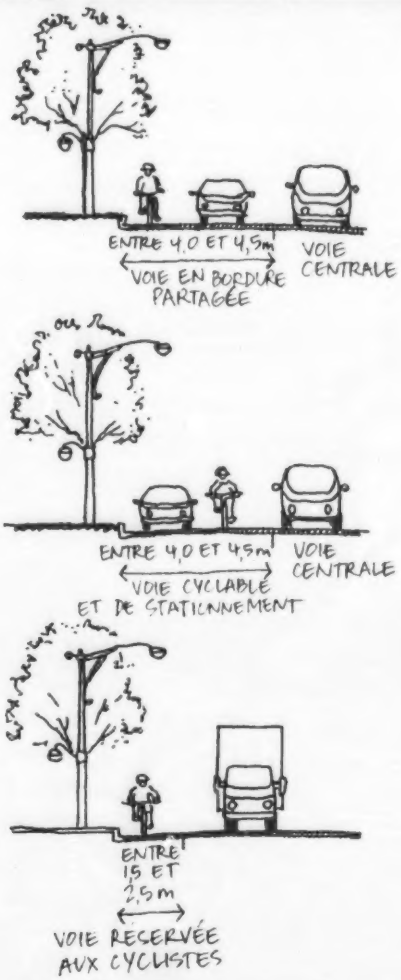


des intersections et offrir une visibilité maximale aux usagers en attente. Le mobilier urbain (p. ex., les bancs publics, les corbeilles, les lampadaires, les boîtes postales) devrait s'intégrer à l'aménagement et être installé entre la bordure et le trottoir. Les enseignes publiques doivent s'agencer harmonieusement avec l'aménagement de la rue et ne doivent pas obstruer les lignes de vision importantes.

La configuration des routes

La partie carrossable de l'emprise devrait présenter un équilibre entre les divers besoins de l'ensemble des usagers. Lorsque nécessaire, il faudrait prévoir l'aménagement de voies réservées aux cyclistes ou de voies partagées plus larges en bordure (figure 7). Les autobus devraient avoir une priorité égale ou supérieure aux autres véhicules. Des voies réservées aux autobus pourraient s'avérer nécessaires sur les routes très encombrées. Afin de minimiser la largeur des passages piétonniers et d'optimiser l'emprise des abords de la route, le nombre et la largeur des voies routières ne devraient pas excéder les besoins en matière de circulation. Le stationnement parallèle sur la route procure une aire de stationnement importante, augmente l'accessibilité aux terrains adjacents, ralentit la circulation et éloigne les piétons des voies de circulation. Des prolongements de bordures (figure 8) peuvent être utilisées pour définir les limites du stationnement sur la chaussée et réduire la largeur des passages piétonniers. Sur les routes plus larges, les médianes permettent de contrôler les véhicules

Figure 7 : L'aménagement de voies réservées aux cyclistes doit tenir compte de la fonction du corridor.



effectuant un virage, de réduire les risque de collision, d'offrir aux piétons un refuge lorsque le passage piétonnier est long et de définir des secteurs ou des quartiers particuliers.

Les intersections, les voies d'accès et les passages piétonniers

Afin d'améliorer la sécurité des piétons, de réduire la largeur des passages piétonniers et de créer des espaces pour l'aménagement paysager, il ne devrait pas y avoir, aux intersections, de voies réservées au virage à droite et de voies doubles pour le virage à gauche. Un rayon de bordure moins prononcé contribue à réduire la vitesse des véhicules et la largeur des passages piétonniers. Afin de signaler aux piétons la présence d'un danger, les passages piétonniers aux intersections doivent être clairement délimités à l'aide d'un matériau de surface différent de celui utilisé pour les trottoirs.

Figure 8 : Des prolongements de bordures permettent de définir les limites du stationnement sur la rue.

Aux endroits où le ralentissement de la circulation est souhaité, la surface des passages piétonniers devrait différer de celle des trottoirs et de la chaussée (figure 9). La transition entre les surfaces devrait être aussi douce que possible et dépourvue d'obstacle.

Figure 9 : Les passages piétonniers peuvent être délimités au moyen d'un revêtement différent de celui des trottoirs et de la chaussée.

Les services linéaires et l'exploitation des routes.

Les routes régionales abritent divers services publics tels que les conduites d'eau et d'égout, les égouts pluviaux, les conduites de gaz et les lignes de transport d'électricité. Afin de réduire l'impact visuel, les services devraient être installés sous terre lorsque possible. Le partage des tranchées et des poteaux permettra de réduire le plus possible les besoins d'emprise et d'infrastructures. Le soir, l'éclairage le long des routes procure un certain degré de sécurité et de confort. Les lampadaires individuels à faible hauteur améliorent l'aspect visuel d'un secteur et sont appréciés des piétons. Afin d'ajouter à l'éclairage des trottoirs, les commerçants devraient être encouragés à illuminer leurs vitrines le soir. Une transition bien conçue de l'intensité lumineuse à l'approche des intersections aide

les automobilistes à s'habituer graduellement aux changements d'éclairage. La conception adéquate des bassins de drainage, du nivellement du sol et des bordures permet le drainage optimal des eaux de pluie et de fonte. Pour créer des conditions hivernales sécuritaires et confortables, une attention particulière devrait être accordée à la conception et à l'emplacement des bandes d'aménagement paysager, des terre-pleins centraux, des arbres, des trottoirs et du mobilier urbain. Un espace suffisant devrait être prévu pour l'enlèvement de la neige et pour en disposer. Quant au déneigement des secteurs très fréquentés par les piétons, les trottoirs et les passages piétonniers doivent être traités avec la même importance que les voies de circulation.

Les plans de démonstration et les sections

Les routes régionales diffèrent énormément les unes des autres en raison de leurs fonctions, de leur largeur et de l'usage des terrains adjacents. Le document complet porte sur six différents types de corridors routiers et présente divers scénarios pour chacun d'entre eux. Les lignes directrices tiennent compte des besoins en matière de flexibilité, d'assortiment et d'intégration afin de répondre le mieux possible aux critères désirés à l'égard du corridor routier. Les figures 10 et 11 illustrent un scénario pour deux des six types de corridor routier.

Figure 10 : Noyau urbain : corridor de 20 m

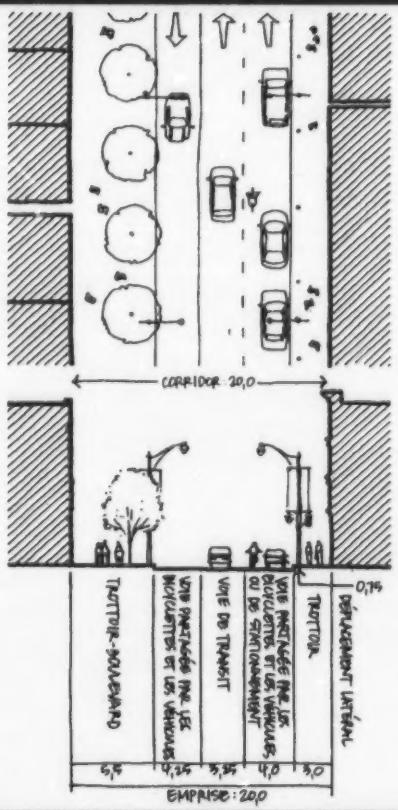
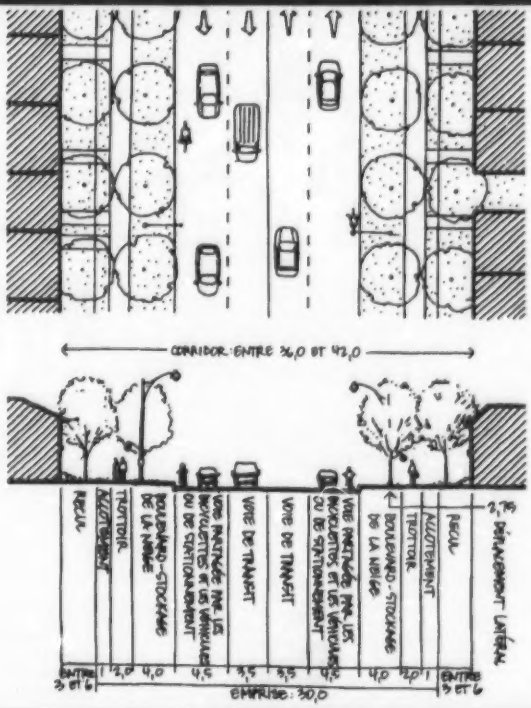


Figure 11 : Voies résidentielles de banlieue : corridor de 36-42 m



Les outils pour la mise en oeuvre

Les réseaux routiers sont parmi les moyens les plus prometteurs pour créer un contexte urbain agréable et améliorer l'habitabilité et la qualité de vie au sein de la collectivité. La première étape de la conception d'un réseau routier consiste à mettre en œuvre un processus de conceptualisation pour évaluer les conditions actuelles et futures grâce à la participation des acteurs principaux et à la contribution de l'ensemble du public. Une vision bien articulée exprime les valeurs de la collectivité, rallie les acteurs principaux au projet collectif et oriente les décisions durant le déroulement du projet. Le fardeau visant la planification et de l'aménagement de routes régionales incombe d'abord au secteur public; ce dernier doit en outre équilibrer les intérêts esthétiques et fonctionnels de la collectivité et établir la politique et la réglementation pour assurer l'aménagement complémentaire des terrains adjacents. Quant à lui, le secteur privé a le rôle de s'assurer que la forme et la qualité des projets d'aménagement privés des terrains adjacents correspondent aux critères désirés concernant le corridor urbain.

En vertu des plans directeurs, les municipalités possèdent les pouvoirs législatifs nécessaires pour assurer le développement à long terme de la collectivité. L'étude à recommandé que dans la région d'Ottawa-Carleton, le plan directeur serve à définir les objectifs et les buts de la municipalité en matière

d'aménagement du corridor routier; Par ailleurs, les lignes directrices visant l'aménagement des corridors routiers devraient se trouver dans les plans secondaires. Les règlements de zonage peuvent servir à préciser la répartition des utilisations des sols et à présenter les règlements détaillés afférents. Ils pourraient servir à définir spatialement les corridors routiers en établissant les types d'aménagement du territoire permis et les normes en matière d'urbanisme visant la dimension des lots, la marge de recul des immeubles, la densité, la hauteur, l'orientation par rapport à la rue et l'aménagement paysager. Voici d'autres outils de planification qui pourraient être servir au contrôle de l'aménagement:

- ébauches de plans de lotissement;
- réglementation des plans d'implantation;
- réglements en matière de signalisation;
- évaluation environnementale et
- code de réglementation régionale

Conclusion

Les meilleurs corridors routiers régionaux remplissent simultanément les fonctions d'espaces publics, de fournisseurs d'accès, de routes tout usage et de corridors pour les services publics. La configuration du corridor routier devrait satisfaire aux divers besoins des usagers, à la nature de l'aménagement du territoire et à la largeur disponible pour le corridor. Les divers éléments du corridor peuvent être assemblés pour former des carrefours routiers complets et concevoir des plans permettant de répondre à la largeur et aux critères désirés pour la route. Jumelés à une politique ferme et à un engagement visant un aménagement de qualité supérieure, ces outils peuvent s'avérer fort utiles pour faire des routes régionales des espaces publics remarquables.

Notes

[1] Ce Point en recherche résume le rapport complet (#19-68) du même titre, disponible auprès de la ville d'Ottawa; il suffit de composer 580-2400 ou de consulter le site Web http://city.ottawa.on.ca/city_services/planningzoning/road/road_en.shtml. L'ancienne Région d'Ottawa-Carleton (maintenant la Ville d'Ottawa) a réalisé cette étude en collaboration avec la SCHL et en vertu du programme Vert l'action. La SCHL a financé une partie de l'étude afin d'en diffuser les résultats à d'autres municipalités au Canada.

L'ancienne Région d'Ottawa-Carleton (maintenant la Ville d'Ottawa) a réalisé cette étude en vertu du programme Vert l'action et en collaboration avec la SCHL.

Représentante de la SCHL : Susan Fisher

Consultants en recherche : Corporation Delcan et The Planning Partnership

Recherche sur le logement à la SCHL

Aux termes de la partie IX de la *Loi nationale sur l'habitation*, le gouvernement du Canada autorise la SCHL à consacrer des fonds à la recherche sur les aspects socio-économiques et techniques du logement et des domaines connexes, et à en publier et à en diffuser les résultats.

Le présent feuillet documentaire fait partie d'une série visant à vous informer sur la nature et la portée du programme de recherche de la SCHL.

Les feuillets documentaires de la série **Le point en recherche** comptent parmi les diverses publications sur le logement produites par la SCHL.

Pour recevoir la liste complète de la série **Le point en recherche**, ou pour obtenir des renseignements sur la recherche et l'information sur le logement de la SCHL, veuillez vous adresser au :

Centre canadien de documentation sur l'habitation
Société canadienne d'hypothèques et de logement
700, chemin de Montréal
Ottawa (Ontario) K1A 0P7

Téléphone : 1 800 668-2642
Télécopieur : 1 800 245-9274

NOTRE ADRESSE SUR LE WEB: http://www.cmhc-schl.gc.ca/Recherche

Cette publication contient les renseignements les plus à jour dont disposait la SCHL au moment de sa parution et ces renseignements ont été revus par des experts du secteur de l'habitation. Toutefois, la SCHL n'assume aucune responsabilité pour les dommages, les blessures, les coûts et les pertes pouvant découler de l'utilisation de ces renseignements.

LNH 2267